

KLIMA-ÖKONOM

Eine Steuer auf CO2

Von Joachim Wille



Der niedrige Ölpreis könnte die Chance zur Einführung einer CO2-Steuer sein, so der Vorschlag von Professor Edenhofer.

Foto: REUTERS

Klima-Ökonom Professor Ottmar Edenhofer spricht sich für eine CO2-Steuer aus. Gerade in Zeiten niedriger Ölpreise sei ein solche Steuer laut Edenhofer möglich. Ansteigen müsse der Benzinpreis dadurch nicht unbedingt.

Den Sprit teurer machen, eine CO2-Steuer erheben? Nicht einmal die Grünen trauen sich das, obwohl es derzeit angesichts des immer noch niedrigen Erdölpreises leicht verkraftbar wäre. Er traut sich: Klimaforscher Ottmar Edenhofer. Der Chef-Ökonom des Potsdam-Instituts für Klimaforschung wird nicht müde, darauf hinzuweisen: Weltklimagipfel können – wie zuletzt der in Paris – viel Gutes und Richtiges beschließen. Doch solange das Treibhausgas Kohlendioxid keinen Preis hat, wird die Erdatmosphäre weiter als kostenlose Deponie genutzt. Denn Investoren und Käufer treffen falsche Entscheidungen.

Edenhofer appelliert an die Politiker, endlich auch konkret „umzusteuern“.

Herr Professor Edenhofer, Finanzminister Schäuble hat kürzlich für seinen Vorschlag, eine Benzinabgabe zur Finanzierung der Flüchtlingskosten einzuführen, harsche Kritik von allen Parteien eingesteckt. Ist die Idee wirklich so unsinnig?

An der Idee ist durchaus etwas dran: Zeiten niedriger Ölpreise bieten sich ja geradezu an, einen Preis für den CO2-Ausstoß einzuführen und mit den Einnahmen etwas Vernünftiges zu machen. Wofür der Staat das Geld dann konkret nutzen könnte, ist eine andere Frage. Vor allem hat Schäuble zu erkennen gegeben, dass er weiß: „Taxing bads is better than taxing goods.“ Will sagen: Besser die fossilen Energieträger besteuern als etwa die Arbeit oder Kapital.

Sie plädieren für eine Neuauflage der Ökosteuer? Die könnte, wenn die Erdölpreise irgendwann erneut steigen, beim Autofahrer wieder die „Benzinwut“ entfachen.

Die rot-grüne Bundesregierung hat vor 15 Jahren die Mineralölsteuer stufenweise angehoben, um damit einen Trend zu sparsameren Autos zu setzen und die Rentenkassen zu entlasten – das war ein Hilfskonstrukt. Ich schlage ein anderes Modell vor, denn jetzt geht es darum dem Treibhausgas Kohlendioxid, das beim Verbrennen von Benzin, Diesel, Kohle und Erdgas in unterschiedlichen Mengen entsteht, einen Preis zu geben. Damit würde ein Anreiz geschaffen, CO2 zu reduzieren und alternative Techniken zu nutzen.

Der CO2-Preis würde aber – genau wie die Ökosteuer – die fossilen Energien verteuern. Steigt der Erdöl-Preis wieder, müsste er dann nicht wieder gesenkt werden?

Ich sehe keinen Grund dafür. Der Ölpreis und der CO2-Preis signalisieren zwei ganz verschiedene Knappheiten. Der Ölpreis zeigt, wie knapp Öl ist, während der CO2-Preis anzeigt, wie viel Treibhausgase die Atmosphäre noch aufnehmen kann, wenn wir das Limit von zwei Grad Erderwärmung nicht überschreiten wollen. Wenn der CO2-Preis steigt, wird auch die Nachfrage nach Öl zurückgehen – und der Ölpreis aus Gründen des Klimaschutzes nicht weiter ansteigen. Ein steigender CO2 Preis würde auch den Anreiz mindern, ständig mit hohen Investitionen neue Ölreserven aufzuschließen.

Konkret gefragt: Um wie viel teurer würde der Liter Sprit, wenn eine CO2-Steuer eingeführt würde?

Pro Tonne CO2 wären zum Beispiel rund 20 Euro fällig, dazu jährlich ein Aufschlag um etwa drei Prozent. Das hieße: Der Liter Benzin oder Diesel würde zunächst um circa fünf Cent teurer. Wie viel mehr der Verbraucher tatsächlich zahlen muss, hängt davon ab, wie sich der technische Fortschritt entwickelt. Wenn viel sparsamere Autos gebaut werden,

steigen die Spritkosten pro Kilometer nicht. Die Kritik, ein hoher CO2-Preis führe dazu, dass der Verbraucher geschöpft wird, stimmt zumindest auf längere Sicht nicht.

Wenn die CO2-Steuer erstmals erhoben wird, bedeutet das durchaus eine Zusatzbelastung. Vor allem für arme Haushalte.

Es gibt gleichzeitig gute Möglichkeiten, eine soziale Schieflage zu vermeiden. Der Staat könnte die CO2-Einnahmen zum Beispiel zumindest zum Teil wieder ausschütten – und zwar gleichmäßig an alle Bürger. Die ärmeren Haushalte, die im Schnitt weniger Energie verbrauchen und folglich weniger für CO2-Emissionen zahlen müssten als andere, würden dabei gewinnen. Denkbar wäre sogar, dass jeder Bürger etwa vor Weihnachten einen Scheck bekommt – klar, dass davon nicht nur das Klima, sondern auch die Stimmung im Land profitieren würden.

Nicht nur der Sprit, auch die Kohle ist auf dem Weltmarkt so billig wie lange nicht mehr. Von „Peak Oil“ ist keine Rede mehr. Hat der Klimaschutz – auf dem Paris-Gipfel wurden die Ziele sogar verschärft – da überhaupt eine Chance?

Die derzeitigen Preissignale wirken fatal: Ölheizungen sind plötzlich wieder mehr nachgefragt, SUVs boomen noch stärker, und die Kohle-Renaissance setzt sich weltweit unvermindert fort. Paris hat ein vernünftiges Ziel formuliert, aber ohne eine CO2-Bepreisung wird es nicht erreicht werden. Die Staaten haben zwar Selbstverpflichtungen zum Klimaschutz abgegeben, aber sie wollen auch weiterhin viele Kohlekraftwerke bauen. Derzeit sind weltweit über 3700 neue Anlagen geplant oder bereits im Bau. Diese neuen Kapazitäten würden zusammen mit den schon vorhandenen Kraftwerken, wenn man von 40 Jahren Laufzeit ausgeht, fast das gesamte CO2-Budget verbrauchen, das noch vereinbar wäre mit einem Zwei-Grad-Limit der Erderwärmung. Derzeit ist der CO2-Preis von Kohle sogar negativ, weil sie von den Regierungen pro Tonne im Schnitt mit rund 150 Dollar subventioniert wird.

Wind- und Solarenergie haben in den letzten zehn Jahren einen Preissturz erlebt. Trotzdem ist die Energiewende kein Selbstläufer?

Nein. Das bleibt leider eine Illusion. Kohlestrom ist derzeit immer noch billiger als Ökostrom, wenn man die Kosten der Speicherung von Wind- und Solarenergie hinzurechnet. Das liegt am niedrigen Weltmarktpreis der Kohle, den Subventionen und der fehlenden Einrechnung der Klima-, Umwelt- und Gesundheitskosten. Die Verbrennung von Kohle verursacht nicht nur Kohlendioxid-Emissionen, sondern auch Smog – schauen Sie nur nach Indien oder China. Das wirkt sich auf die Gesundheit aus und verursacht sogar vorzeitige Todesfälle. In den Kosten für die fossilen Energieträger ist das jedoch nicht abgebildet. Diese Kostenwahrheit könnte durch eine Kappung der Subventionen und eine CO2-Bepreisung aber hergestellt werden.

Wie sind denn die Chancen, dass der CO2-Preis kommt?

Gar nicht so schlecht. Die Weltbank fordert einen CO2-Preis, ebenso der internationale Währungsfonds. Auch bei den G 20 bewegt sich etwas. Die EU hat bereits einen CO2-Emissionshandel, der allerdings reformiert werden muss, China will 2017 einen nationalen CO2-Emissionshandel einführen, in den USA und Kanada gibt es ihn bereits regional. Gerade für Finanzminister in den Schwellenländer kann es attraktiv sein einen CO2-Preis einzuführen, weil sie damit Finanzmittel einnehmen können, die in Infrastruktur investiert werden kann – also in den Zugang zu sauberem Wasser, zu Sanitäreinrichtungen, zu sauberem Strom.

Was ist effektiver: eine direkte CO2-Steuer oder der Emissionshandel?

Beides kann zum Ziel führen – wenn es gut gemacht ist. In der EU gibt es auch schlechte Erfahrungen mit dem Emissionshandel: Weil zu viele CO2-Zertifikate ausgegeben wurden, ist der Preis der Zertifikate viel zu niedrig. Um so etwas zu verhindern, sollte es einen europaweiten CO2-Mindestpreis geben, der den Investoren die richtigen Signale gibt.

In Deutschland steht der Kohleausstieg an, um die Klimaziele zu erreichen. Wie lange darf Kohle hier noch genutzt werden?

Das letzte Kraftwerk wird wahrscheinlich um 2040 vom Netz gehen müssen. Der Ausstiegspfad wird jedoch politisch ausgehandelt werden. Doch um fürs Klima wirksam zu sein, müssen wir den Ausstieg auch mit einem europaweiten CO2-Mindestpreis koppeln. Sonst legt Deutschland zwar seine Kraftwerke still, aber in Polen und Tschechien werden neue gebaut, weil die CO2-Zertifikate zu billig sind.

Artikel URL: <http://www.fr-online.de/wirtschaft/klima-oekonom-eine-steuer-auf-co2,1472780,33966732.html>

Copyright © 2015 Frankfurter Rundschau

Zur Person



Ottmar Edenhofer ist Vizepräsident und Chefökonom am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), Professor für die Ökonomie des Klimawandels an der TU Berlin und Direktor des Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) in Berlin.

Studiert hat Edenhofer in den 1980er Jahren in München, war von 1987 bis 1994 Mitglied des Jesuitenordens und zwischen 1994 und 2000 Assistent an der TU Darmstadt. Während seiner Studienzeit gründete er ein Unternehmen im öffentlichen Gesundheitswesen, von 1991 bis 1993 leitete er eine humanitäre Hilfsorganisation in Kroatien und Bosnien.